387
H155

Die Seeinteressen Deutschlands[1].

Von

Ernst von Halle.

I.

Die Erörterungen über das Revirement der deutschen Marine, welche zur Zeit die deutsche Öffentlichkeit beschäftigen, wie sie schon vor einer Reihe von Jahren in anderen Ländern aktuell geworden sind — in England im Verlaufe der 80er Jahre, in Frankreich teils seit 1871, teils auch wieder im Anschluß an England, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Japan in der allerjüngsten Vergangenheit, 2c. — haben für unsere Erkenntnis der volkswirtschaftlichen Zustände Deutschlands, wie der anderen Länder, eine unzweifelhaft günstige Folge bereits gezeitigt. Sie haben die öffentliche Aufmerksamkeit auf die internationalen Wirtschaftsbeziehungen unter einem größeren Gesichtspunkte gelenkt, und damit ein Feld dem allgemeinen Interesse wieder erschlossen, das nur allzulange unbestellt geblieben war.

Die brennenden Fragen der Socialpolitik und neuerdings die Agrarreform hatten das Interesse aller Kreise gerade in der Zeit seit der Begründung des Deutschen Reiches bis in die Gegenwart hinein erheblich von den früheren Bahnen des Denkens und Forschens abgelenkt. Konnte man sich einst beklagen, daß unsere Wirtschaft allzusehr unter dem Gesichtspunkt des Außenhandels betrachtet würde, so ist die Zahl derjenigen Untersuchungen, die den deutschen oder den internationalen Handel in den letzten 25 Jahren exakt wissenschaftlich behandelt haben, eine verschwindend kleine gewesen.

[1] Vortrag, gehalten in der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre zu Berlin am 14. Dezember 1897.

p 1182

Die internationalen Zusammenstellungen Neumann-Spallarts und Juraschecks, die Arbeiten von Scherzer über die Weltwirtschaft sind das Werk von Österreichern. Die Seeschiffahrt ist in Deutschland überhaupt noch nicht bearbeitet; international-statistisch hat sie der Norweger Kiaer in Angriff genommen, wie überhaupt die internationale Statistik in dem vorsichtigen Sinn der deutschen Statistiker auf Bedenken gestoßen ist. Man hat angesichts der verschiedenen Aufnahmeweisen, der zahlreichen Fehlerquellen in der Regel gemeint, sich der internationalen Vergleiche enthalten zu müssen. Und in der That haben ja auch die Arbeiten mancher Amerikaner, Engländer und Franzosen diese Bedenken wesentlich gerechtfertigt; andererseits haben aber doch Statistiker, wie Mulhall und Giffen, wie Bodio, Levasseur und andere mehr, in früherer Zeit übrigens auch Ernst Engel, gezeigt, daß ein Besiegen solcher Bedenken unter Umständen von großem Vorteil ist, daß auch der mangelhafte Vergleich zu interessanten und fruchtbaren Schlüssen von vergleichsweiser Richtigkeit leiten kann.

Freilich hat in Deutschland hierzu auf dem Gebiet der Handelsstatistik die Prämisse einer zusammenfassenden Darstellung der Ergebnisse unserer Handelsstatistik selbst gefehlt. Außer einer Arbeit von Professor Francke in der Zeitschrift des Kgl. Preuß. Stat. Bureaus über den deutschen Außenhandel in den 80er Jahren und einer Kompilation Dullos von Handelskammerberichten der Ostseestädte aus derselben Zeit, wüßte ich keinen Versuch einer umfassenderen Darstellung der deutschen Handelsverhältnisse in der Gegenwart zu nennen.

Die deutsche Handelsstatistik bietet nun allerdings in sich erhebliche Schwierigkeiten. In den ersten Jahren nach der Begründung des reichsstatistischen Amtes ist die Aufnahme notorisch eine mangelhafte gewesen. Erst nach dem Gesetz über die Handelsstatistik vom 20. Juli 1879 ist das Verfahren einigermaßen zuverlässig; jedoch hat dann die Einverleibung der deutschen Zollausschlüsse in den Zollverein im Jahre 1888 eine abermalige Unterbrechung der vergleichbaren Reihen zur Folge gehabt; heute noch ist angesichts des abweichenden Aufnahmeverfahrens der Statistik des Hamburgischen Freihafengebietes eine ganz vollkommene statistische Erfassung des deutschen Außenhandels nicht möglich. — Die Folge aber der geringen Beschäftigung mit den einschlägigen Fragen ist eine mangelnde Erkenntnis gewisser wichtiger, prinzipieller Gesichtspunkte; nicht nur in den weiteren Massen, sondern sogar in den Reihen der Fachleute und Interessenten

selbst. Unschwer haben dementsprechend die agitatorischen Bestrebungen verschiedener Parteien, der agrarischen, wie der Mittelstandspartei und der Socialdemokratie, es vermocht, in der Öffentlichkeit diejenigen Vorwürfe, die mit vollem Recht gegen gewisse Auswüchse des Handels und Wandels erhoben werden, als ein Odium auf das ganze Gewerbe fallen zu lassen. Und die Anschauung ist weiter verbreitet, als man glaubt, daß im Grunde genommen der Handel nichts weiter als ein Ausbeutungsunternehmen sei; das Wort von den Bienen und Drohnen ist klassisch geworden.

Am schärfsten geht man gegen den Außenhandel vor. Es ist gesagt, daß der Kaufmann möglicherweise in früherer Zeit eine Kulturmission gehabt habe, heute aber sei diese Zeit vorüber, der Kaufmann sei ein unnützes Glied, und der Außenhandel lenke auf der einen Seite Deutschland wie andere Länder in die ungesunden Bahnen des Industrialismus hinüber, auf der anderen Seite schädige er auf das Schwerste die deutschen Producenten erster Klasse, die Bebauer des Landes. Professor Oldenberg hat einen pathetischen Warnruf vor dem Fortschreiten in den bisherigen Bahnen der Entwickelung erlassen; man solle nicht fortfahren, auf das begrenzte Untergeschoß des heimischen Ackerbaues immer weiter hinausgreifende industrielle Obergeschosse zu bauen, die man notgedrungen durch Stützen in fremden Gebieten halten müsse. — Von hier bis zur theoretischen Idee des Fichteschen „geschlossenen Handelsstaates" ist nur ein Schritt.

II.

Ähnliche Gedankengänge, wenn auch auf anderer Basis, haben sich neuerdings in anderen Ländern geltend gemacht. Die praktische Wirtschafts- und hohe Politik der Vereinigten Staaten ist darauf gerichtet, sich für die Einfuhr zu einem geschlossenen Staate auszuwachsen; in England sind die Bestrebungen im Zunehmen, durch die Durchführung des sogenannten Britischen Imperialismus, den wirtschaftlichen Zusammenschluß Englands und seiner Kolonieen, das größere Britannien, einem nach außen abgeschlossenen Handelsstaat wieder näher zu kommen. Rußland schließlich verfolgt ähnliche Tendenzen.

Diese drei Länder, Rußland, England und die Vereinigten Staaten, wozu man schließlich auch noch Frankreich rechnen kann,

das sein Kolonialreich so unendlich ausgedehnt hat und seine Kolonien in enge Zollunion mit dem Mutterlande zu bringen bestrebt ist, während es sich nach außen aus staats- und handelspolitischen Gründen energisch absperrt, haben indes einen Gesichtspunkt von vornherein in den Vordergrund gestellt. Fichte schon giebt als Vorbedingung des geschlossenen Handelsstaates an, daß die äußeren Grenzen nur so liegen können, daß man innerhalb derselben alle zur Befriedigung der Bedürfnisse der Bewohner erforderlichen Materialien zu gewinnen vermag. Er erkennt, daß, wo ein derartiges, wirtschaftlich nach allen Richtungen ausreichendes Gebiet nicht vorhanden ist, die Bewohner notgedrungen durch Krieg sich ein solches zu sichern trachten müssen. — Und nun sehen wir, wie die vier Länder streben, sich ein Territorium zu schaffen, das sie politisch und wirtschaftspolitisch beherrschen, und innerhalb dessen sie alles Rohmaterial für ihre gesamte Versorgung gewinnen können. — Unter diesem Gesichtspunkt haben wir unter anderem auch die Bestrebungen der Amerikaner auf Cuba und andere Westindische Inseln zu beurteilen, welche sie als Ergänzung ihres Wirtschaftskörpers zur Versorgung mit tropischen Agrikulturprodukten, Tabak, Zucker, Kaffee Gewürzen, 2c. besitzen möchten. — Dies ist die wirtschaftliche Begründung, die neben der politischen einhergeht, wenn in England die Idee der unvermeidlichen Loslösung der Kolonieen, wie sie vor 40 und 50 Jahren herrschte, den Gedanken eines Dilke, Froude, Seeley, Parkin und ihrer Adepten vom „Größeren Britannien" Raum gegeben hat. — Wir sehen Rußland in Transkaspien seine Baumwollkulturen rapide ausdehnen; und wenn Frankreich aus seinen Kolonieen außer Algier noch nicht mehr gemacht hat, als bisher, so liegt das nicht in dem mangelnden Wollen, sondern nur in der mangelnden Bevölkerungszunahme und Wanderlust, die verhindert, daß man den Kolonieen neben dem Beamtenapparat auch die nötigen Bewohner zuzuführen vermag.

Unter diesen vier Staatengebilden ist aber nur eines, das sich die angestrebten Vorteile der wirtschaftlichen Unabhängigkeit in sich etwa auf dem Landwege vollkommen sichern könnte: Rußland. Für dies würde ein weiteres Vordringen in Asien nach Süden auf dem Wege nach Indien zu den Boden für Gewinnung alles dessen bieten, was eine noch so vielgestaltige Volkswirtschaft nur verlangen kann, so weit man ihn nicht schon in dem heutigen Gebiet besitzt.

Für die anderen Staaten ist die Ergänzung der heimischen Wirtschaft auf dem Seewege unumgänglich notwendig.

Fichte meint, daß für diejenigen Erzeugnisse, die man technisch zu Hause nicht leisten könne, die aber durchaus unentbehrlich seien, dauernde internationale Verträge zwischen mehreren Ländern zum gegenseitigen Austausch gewisser Produkte notwendig werden würden. — Friedrich List konnte 40 Jahre später, als er bei der Erwägung dieser Frage allerdings zu erheblich abweichenden Schlüssen gelangte, sich immerhin in den Träumen von einer natürlichen Ordnung der Produktion durch die Welt hin wiegen, die in den gemäßigten und in den heißen Zonen durch die verschiedenartigen Produktionsbedingungen dort das natürliche Feld für die Industrie, hier das natürliche Feld für die Tropenagrikultur, und damit die Grundlage für einen ewigen, beiden Seiten gewinnbringenden Austausch geschaffen hätte. — Nun, diese Hoffnung ist insofern einigermaßen abgeschwächt, als sich schon heute die Anzeichen mehren, daß zwar in den gemäßigten Zonen nach wie vor keine Tropenpflanzen werden wachsen können, außer in den Treibhäusern der botanischen Gärten und den theoretischen Werken gewisser Nationalökonomen der modernen englischen Schule, die mit breitem Behagen das hingeworfene Wort des Adam Smith gelegentlich wieder aufnehmen. Hingegen ist angesichts der Fortschritte der Technik die Möglichkeit der Einführung von Industrien in die Tropenländer erheblich gestiegen. Die Eismaschine, die Elektrizität als Betriebsmittel, als Beleuchtungsquelle als Bewegerin der Punkah, des Kühlfächers 2c., eine Reihe technischer Verbesserungen haben die Lebensbedingungen des Weißen unter den Tropen und in tropischem Industriebetrieb aussichtsvoller gestaltet und damit die Gelegenheit gegeben, daß er alles das, was er irgendwo leistet, auch hier wird leisten können. Denn, wie schon Montesquieu ausführt, das Entscheidende in allen Fragen des Staates und der Wirtschaft ist schließlich das Subjekt derselben, der Mensch, seine Anlage, sein Wollen und sein Können. Bietet sich dem weißen Mann irgendwo die Daseinsmöglichkeit unter den klimatischen Bedingungen, so ist er auch unzweifelhaft imstande, durch seinen technischen Erfindungssinn hier Betriebe zur Verarbeitung der örtlichen Erzeugnisse einzurichten.

Damit ist eine Grundlage des großen Kulturproblems der Zukunft nach einer Seite hin beleuchtet.

Die wirtschaftlichen Vorteile, welche die Länder der gemäßigten Zone bisher gegenüber den Ländern des Tropengebiets dadurch besaßen, daß in ihnen eine stärkere, leistungsfähigere Bevölkerung aufgewachsen ist, die mit überlegenen Betriebsformen arbeitet, und durch

überlegene Kräfte sich jene dienstbar machen konnte, werden teilweise in Zukunft verschwinden. Zumal die fortschreitenden Verbindungen einen entsprechenden Nachschub von Bevölkerung ermöglichen werden, insoweit das Tropenklima die Leistungsfähigkeit der Nachkommen der Zuwanderer allmählich schwächen sollte. Denn einen gewissen Vorteil dürfte die im notgedrungen energischeren Daseinskampfe aufwachsende Bevölkerung der gemäßigten Zone in der Richtung der physischen und geistigen Spannkraft auch in Zukunft weiter aufweisen. Immerhin schwindet ein Teil der Sicherheit des wachsenden Austausches bei steigender Bevölkerung der Tropenzonen, den die Freihandelsschule mit aprioristischer Sicherheit voraussetzte, insoweit das Bedürfnis darnach bei den Südländern in Frage kommt. Sie werden in gewisser Hinsicht dann dem Norden gegenüber im Vorteil sein.

Ein gewisser und erheblicher Austausch zwischen einzelnen Gegenden wird immer notwendigerweise stattfinden müssen, insofern das Vorhandensein und Nichtvorhandensein von Kohle und Mineralien, von Ackerland oder Waldland, von klimatischen Bedingungen für Weizenbau oder Tropenagrikulturen 2c. diesem oder jenem Gebiete die Produktion vorschreiben wird.

Sobald aber das in seinen sichtbaren Wirkungen zur Zeit scheinbar suspendierte Gesetz vom Verhältnis der Vermehrung der Menschen und der Bodenprodukte demnächst wieder zur Geltung gelangen muß, werden die politischen Verhältnisse für die Stellung der einzelnen Gebiete in der Weltwirtschaft wieder in erheblicherem Umfang als in der jüngsten Zeit bestimmend sein, insofern sie die Richtung der Gravitation nach bestimmten, in Angebot oder Nachfrage konkurrierenden Centren hin festsetzen.

Hierbei werden aber dann einige andere Faktoren in Frage kommen. Bei den bisherigen Betrachtungen handelte es sich lediglich um derzeitige Besitzausdehnung und natürliche Produktionsbedingungen; bei den realen Fragen der Zukunft wird es sich hinsichtlich der Ausgestaltung dieser beiden um die Frage der Nationalität, der Volkskraft und der produktiven Organisationsfähigkeit handeln.

Auf dem großen Weltschauplatz sind hinsichtlich territorialer Bedeutung die vier gedachten Länder heute die überwiegenden; für die nachfolgenden Betrachtungen kommt in erster Linie Deutschland mit in Frage. Es bedarf hier nicht der Erwähnung, daß hinsichtlich seines Gebietes, Mutterland und Kolonien zusammengenommen, das jung wiedererstandene Deutsche Reich hinter jenen zurücksteht, wie es ja

nicht einmal wichtige, national und sprachlich ihm angehörige Nachbargebiete mit umschließt. Was ist es gegen das ungeheuere Rußland, Nordamerika und England? Wie ungleich mächtiger hat sich das französische Kolonialreich bisher ausgedehnt, als das deutsche! Nordamerika ist außer Betracht zu lassen, da es eine Welt in sich werden wird. Wohl aber besitzt Deutschland zunächst Frankreich gegenüber den immer stärker hervortretenden Vorteil der rascheren Bevölkerungsvermehrung der mit 816 000 Mehrgeborenen als Gestorbenen im letzten Jahre eine absolut noch nie, und relativ seit Anfang der 40er Jahre nicht erreichte Höhe aufweist. Und Rußland gegenüber haben wir die bessere Organisation auf staatlichem und industriellem Gebiete; so daß an Expansionskraft Deutschland und England heute als gleichvermögend anzusehen sein dürften, an Expansionsbedürfnis schließlich Deutschland aber allen voransteht.

Dies kommt angesichts des im Werden befindlichen abermaligen Integrationsprozesses der politisch-volkswirtschaftlichen Socialgebilde der Erde wesentlich in Frage. — Zur Klarstellung der heutigen Lage nach einer Seite hin mögen einige historische Bemerkungen gestattet sein.

III.

Durch eine Reihe von Jahrhunderten hindurch haben unablässige Kämpfe sich um ein Ziel herumgedreht, die Gewinnung der Seeherrschaft zum Zweck der Sicherung wirtschaftlicher und politischer Macht. Als im neunten Jahrhundert, nach der Unterbrechung durch die Völkerwanderung und die anschließende innere Konsolidierung des heiligen römischen Reiches deutscher Nation, in Italien die Seefahrten wieder begannen, die einst zur Blütezeit Phöniciens, Karthagos und Roms diese Länder jeweilig bereits zur Erringung des wirtschaftlichen Imperiums auf das Wasser geführt hatten, neigte sich die erste Hälfte des Mittelalters ihrem Ende zu. Amalfi, Venedig, Pisa und Genua legten auf dem Wasser den Grund zu ihrer jeweiligen Vorherrschaft. Die Kreuzzüge, ein politischer Fehlschlag, hatten die wirtschaftliche Wirkung, die Seemacht zum entscheidenden Faktor im Mittelmeergebiet zu machen, sie führten zu einer Übertragung der wirtschaftlichen Blüte arabischer Kultur in die alte Welt und zu jenem großen Aufschwung von Handel und Wandel, der alsbald nach Norden zu in Brügge und Antwerpen einen Knotenpunkt fand.

Hier nämlich entstand ein Rendez-vous-Platz, an dem sich die Südländer mit den aufkommenden Händlergesellschaften der Osterlinge, der nordischen Städte, der Hanse begegneten.

Zur selben Zeit, wo man im Süden die Seefahrten wieder aufgenommen hatte, waren im Norden andere Scharen seefahrender, wagemutiger Männer erstanden, Normannen und Wikinger, die dann mit beispielloser Kühnheit ihre Fahrten bis nach Island und zum amerikanischen Kontinent ausdehnten, ihre Macht und Herrschaft bis weit ins Mittelmeer hinein fühlbar machten. Dann erstanden unter den Germanen kaufmännische Seefahrer; die Angelsachsen, Niedersachsen 2c. richteten ihren Sinn aufs Meer. Die Hanse beherrschte den Norden; ein zweites Verkehrsgebiet bildete sich an der Ostsee und der Schwerpunkt des Kulturfortschritts wurde durch die Balance der beiden Kräfte des Nordens und Südens zum erstenmal nach der atlantischen Küste hinübergerückt. Hier entstand der Mittelpunkt des spätmittelalterlichen Seeverkehrs, das materielle Centrum der Renaissance-Periode. Nichts kennzeichnet besser die Teilung der damaligen Weltherrschaft zwischen romanischem und germanischem Element, als die Teilung der Seeherrschaft in die nördliche und südliche Hälfte.

Dann kam das Zeitalter der Entdeckungen.

Zunächst mit einigem Aufschwung der romanischen Kultur der pyrenäischen Halbinsel. Die portugisisch-spanische Aera aber ging zu Ende, als auf der einen Seite die Araber und alsbald die Türken den Italienern die Herrschaft im Mittelmeer nahmen, auf der anderen unter Philipp II. die große Armada gegen England vernichtet wurde, und Portugal, mit Spanien vereinigt, des letzteren Schicksal teilen mußte; als beide Mächte auf der See ihre Herren fanden. Von Spanien losgerissen, baute Holland seine Weltmacht, gestützt auf Schiffe und Handel, auf eigene Faust weiter aus, um sie indes an England abgeben zu müssen, als dies sich ihm zur See überlegen zeigte, in einer Machtentfaltung, zu der es die Kraft durch gleichmäßige Förderung seiner Handelsmarine und seiner Kriegsmarine gefunden hatte. — Der definitive Wendepunkt in der neueren Zeit zu Gunsten der germanischen Welteroberung lag in dem Moment, als Ludwig XIV. die Politik Colberts aufgab. Dieser hatte, neben dem Streben nach Aufbau der produktiven Kräfte des inneren Landes, ein Ziel seiner Thätigkeit in dem Aufbau einer leistungsfähigen Kriegs- und Handelsmarine gesucht und jene Zwecke verfolgt, die früher Sully und Richelieu vorgeschwebt und die in einem denk-

würdigen Promemoria Leibniz dem König ans Herz gelegt hatte, der riet, den Schwerpunkt der Macht auf die See zu verlegen, durch koloniale Eroberungen Frankreich den Welthandel, ein großes Kolonialreich und die Seeherrschaft zu gewinnen.

Ludwig aber ging statt dessen auf dem Lande gegen Holland vor, suchte sich kontinental auszudehnen und that damit England den Dienst, den gefährlichsten Rivalen endgültig zu vernichten, worauf jenes dann leicht seinerseits mit Frankreich selbst fertig wurde.

Deutschland aber hatte um diese Zeit seine seefahrerischen Fähigkeiten verlernt, weil sein Entwickelungsprozeß nach verschiedenen Richtungen ins Stocken gekommen war. Es hatte im fortschreitenden politischen und wirtschaftlichen Vereinheitlichungsprozeß nicht weiter mitgearbeitet und daher politisch und wirtschaftlich die Vorherrschaft verloren. Die Niederlande waren abgetrennt, zu Spanien gefallen, dann selbständig geworden. Die Ostseeküste beherrschten die Schweden und Polen, und die Hansestädte waren vom Kolonialhandel und Kolonialverkehr ausgeschlossen, weil ihnen in der Zeit des Übergangs von der städtischen in die territoriale und in die staatspolitische Aera nicht die genügenden Machtmittel des Hinterlandes zur Seite standen, ihren Wünschen auf Teilnahme am neuen Verkehr und der Gewinnung der Welt Nachdruck zu verschaffen. Keine deutsche Reichskriegs- oder -handelsflagge erschien auf der See.

Mit dem Verlust der Seemacht verlor man aber auch eine der Möglichkeiten zur schnellen Heilung der wirtschaftlichen Wunden nach dem 30jährigen Kriege durch Schadloshaltung auf anderen Gebieten. Das Reich mußte die Kämpfe jahrhundertelang mitkämpfen, die Entscheidungen wurden über sein Haupt hinweg von den See- und Kolonialmächten jeweilig nach ihrem Belieben getroffen.

Was schon Ranke unwiderleglich nachgewiesen, haben Mahan in Amerika und Seeley in England neuerdings wieder nachdrücklich betont, daß der große Kampf zwischen 1650 und 1815, der immer wieder aufs neue in verschiedenen Formen die Welt durchtobte, zum Kern das Ringen erst zwischen England und Holland, dann England und Frankreich um die Weltherrschaft zur See hatte; daß es ein organisches Ganzes war, was, wie Macaulay staunend bemerkt, für die Krone Spaniens, oder für den Besitz Schlesiens schwarze Leute an der Coromandelküste fechten und rote Männer sich an den großen Seeen Nordamerikas skalpieren ließ.

England hat allen Vorteil des schließlichen Sieges davongetragen, da es zur See überlegen blieb, und durch die ununterbrochene

Wechselwirkung zwischen Handelsflotte und Kriegsmarine auf beiden Gebieten, der Wirtschaft und der Politik, endgültig das Imperium errang.

Wir schmeicheln uns so gern mit unseren großen historischen und politischen Kenntnissen; in Wahrheit ist in Deutschland nichts unzureichender, als der sogenannte Geschichtsunterricht in der Schule, in welchem noch heute den Knaben meist nur das mit in die Welt hinausgegeben wird, was man früher als einen Notbehelf verwenden konnte und mußte, um die heranwachsende Jugend über die beschämende Stellung des eigenen Landes auf dem Welttheater hinwegzutäuschen. In der Zeit der Kleinstaaterei vor 1870, als der Gedanke einer großen nationalen Entfaltung der politischen und wirtschaftlichen Kräfte etwas demokratisch Anrüchiges an sich hatte, da konnte man wohl nicht anders, als sich mit der römisch-griechischen Fabelwelt und einigen schmeichelhaften Thatsachen für den historischen Lokalpatriotismus begnügen. Lieber erzählte man von den Siegen Friedrichs des Großen, oder von der Schlacht von Leipzig, als davon, daß die Früchte der Siege schließlich verloren gegangen waren, weil die großen Welt- und Seemächte die Beute unter sich teilten; wie denn ja Elsaß-Lothringen im Frieden zu Utrecht nicht wieder deutsch wurde, weil Frankreich hier eine Kompensation für Neufundland erhielt; und 1815 das siegreiche Preußen bewußt und absichtlich von der Nordsee abgedrängt wurde, seinen alten Hafen in Emden verlor, weitergehende Ansprüche Deutschlands unbeachtet blieben. Heute sind im Unterricht höchstens einige neuere deutsche Siegesdaten hinzugekommen. Mit der Weltgeschichte, der Hervorhebung der Faktoren, auf die es dabei ankommt, mit der Darlegung der Verteilung des internationalen Schwergewichts zu verschiedenen Zeiten und der Gründe für den Wechsel ist es nach wie vor in der Schule übel bestellt; und auch die monographische Forschung der Gelehrten scheut zu oft vor der Hervorhebung großer zusammenfassender Auffassungen zurück. Die Weltgeschichte, die die See zum Mittelpunkt hat, ist uns fast unbekannt. Und doch hat die Erkenntnis und die Politik großer Männer schon früh erfaßt, was hier in Frage kam.

IV.

Es war keins der geringsten Verdienste Johann Joachim Bechers, als er die deutschen Fürsten für überseeische Unternehmungen zu interessieren versuchte. Die beiden größten Hohenzollern, der

Große Kurfürst und Friedrich der Große, haben beide den Versuch gemacht, am Kolonialbesitz, am Seeverkehr, am Welthandel aktiven Anteil zu erhalten. Ersterer in seinen afrikanischen Unternehmungen 2c., letzterer in der Begründung der Asiatischen Handelskompanie, der Seehandels-Gesellschaft, der Stimulierung des Emdener Heringsfanges. Die Resultate sind bekannt. Auch Österreich gelang es nicht, seine Versuche einer Levante-Handelskompanie oder der Kompanie von Ostende gegenüber der Eifersucht der Seemächte zu einem gedeihlichen Ziele zu führen, und ebensowenig konnte Kaiser Josef II. die Wiedereröffnung der Schelde und die Freigabe des in Banden geschlagenen Antwerpen durchsetzen.

Der Handel der Hansestädte, auf den man als eine kleine Reliquie aus großen Zeiten allein noch zurückblicken konnte, bestand allerdings fort. Er war indes nur höchst geringfügig. Zag und vorsichtig mußten sich der Hamburger und Bremer, mit dem Hute in der Hand, durch die Länder hindurchdrücken. Nur durch die Eifersucht der einzelnen Mächte gegeneinander, durch die Dienste, den der neutrale Handel in Kriegszeiten bald diesem, bald jenem leisten konnte, durch geschickteste Diplomatie, indem man sich bald diesem, bald jenem Fremden als Schutzbefohlener unterordnete, blieb man am Leben. Die Hansestädte dienten nebenbei wesentlich dazu, dem fremden Handel ein willkommenes Einfallsthor nach Deutschland hinein zu verschaffen. In Hamburg saß bis zur napoleonischen Zeit die mächtige Englische Kompanie der Merchant Adventurers, die den aktiven Handel zum großen Teil in ihren Händen hielt. Andererseits blieb man bis Ende des 18. Jahrhunderts auf den Verkehr mit den englischen, französischen, holländischen, portugiesischen und nordischen Häfen in Europa zur Beschaffung der Kolonialprodukte, zur vielfach indirekten Ausfuhr einiger weniger deutschen Erzeugnisse und zur Vermittelung eines kleinen internationalen Zwischenhandels der Hauptsache nach angewiesen. Wie man sich einst von Dänemark aus Island, von England aus London, von Skandinavien aus Bergen, von Rußland aus Nowgorod verdrängen lassen mußte, als diese Staaten meinten, der Fremden entraten zu können und sollen, so war man alsbald von allem direkten Verkehr mit den neuen Welten ausgeschlossen. Ja, wo es den größeren Mächten paßte, mußte man sich gefallen lassen, durch diese von gewissen dritten Verkehrsgebieten in Europa gleichfalls willkürlich ausgeschlossen zu werden. So gestatteten Spanien und England den Hanseaten nicht, mit den nordafrikanischen Raubstaaten Frieden zu schließen, um eine unerwünschte Konkurrenz im Mittelmeer fernzuhalten. Im Kriege schließlich nahm

bald dieses, bald jenes Land willkürlich die hanseatischen Schiffe als Prisen. Die Büschschen Schriften legen für diese Misère ein beredtes Zeugnis ab.

Auch im 19. Jahrhundert noch trat im Hafen von Hamburg die eigene Flagge weit zurück hinter den Flaggen der fremden Mächte, vor allem Englands. Im Jahre 1836 kamen von einer Gesamttonnage von 640000 Tonnen, die im Hamburger Hafen verkehrten, auf die Hamburger Flagge 80000 Tonnen oder etwa 12%, auf alle deutschen Flaggen zusammen, die Bremische, Hamburgische, Hannoversche, Lübische, Mecklenburgische, Oldenburgische und Preußische, rund 160000 Tonnen oder 25%, während die Engländer allein über 280000 Tonnen oder 44% verfügten. — Dabei arbeiteten die Hanseaten vielfach mit fremdem Gelde, oder gar für fremde Rechnung: sie trieben zum erheblichen Teil Passivhandel.

Es bildete sich gegen sie dabei in Deutschland ein dreifaches Vorurteil heraus, einerseits, weil sie dem fremden Handel dienten, und nach merkantilistischer Auffassung Deutschland verarmen machten; zweitens, weil sie, reicher als das Hinterland und selbstbewußter, wie nun einmal der Verkehr auf der See macht, der landwirtschaftlich bureaukratischen Gesellschaftsordnung nicht den genügenden Respekt erwiesen; drittens aber, und das kam namentlich in der Folgezeit zur Geltung, weil sie den Bestrebungen Deutschlands, sich national zusammenzufassen und maritim zu entwickeln, lange Zeit skeptisch gegenüberstanden. Sie mußten allerdings in ihrer Lage, zwischen dem englischen Hannover und dem dänischen Schleswig-Holstein, als Kenner der See und ihrer Herren, und gestützt auf eine nunmehr mehrhundertjährige Erfahrung, einigermaßen verzweifeln, daß es je gelingen könne, aus Deutschland heraus wieder zu einer selbstständigen Macht und Geltung zu gelangen.

Hatte doch selbst der mächtigste deutsche Staat, Preußen, sich nach den Befreiungskriegen gefallen lassen müssen, daß er durch die Barbareskengefahr vom Mittelmeerhandel und vom Handel nach Südamerika ausgeschlossen blieb. Preußen konnte nicht zur Abschließung von Verträgen mit den Raubstaaten gelangen und mußte sich, als England die angerufene Hilfe versagte, an Schweden um Flaggenschutz wenden. Und noch am 28. Januar 1842 wandte sich der preußische Gesandte Bunsen im Auftrage des Staatsministeriums abermals um Hilfe an England, als man sich durch die Entsendung marokkanischer Kreuzer bedroht meinte; und wieder erhielt man von hier eine hochfahrende, kühle Abweisung. —

Eine Besserung war für den deutschen Seehandel allerdings durch äußere Umstände eingetreten. Seit Erschließung der Vereinigten Staaten für den freien Verkehr, seit der Loslösung Brasiliens und der Unabhängigkeitserklärung der spanischen Kolonieen, seit der Freigabe des Verkehrs mit den dänischen, niederländischen und französischen Besitzungen wurde der Überseehandel möglich. Die Besiegung Algiers durch Frankreich eröffnete in den 30er Jahren den Hanseaten das Mittelmeer. Die Freihandelspolitik in England hob die Schiffahrtsakten auf; die Anschauung der Whigs von der unvermeidlichen Lostrennung der Kolonieen brachte das englische Kolonialsystem wie im Westen so später auch im Osten zu Fall. 1848 wurden die fremden Flaggen in Ostindien der britischen gleichgestellt, 1859 der Unterschied im Einfuhrzoll zwischen britischen und fremden Erzeugnissen aufgehoben. In den Philippinen fielen die Differentialzölle als letzte erst im Jahre 1871. In der Schiffahrt Chinas war Hamburg seit 1830 als meistbegünstigte Nation zugelassen. Dies war alles dem deutschen, speciell dem hanseatischen Handel ohne sein Zuthun, durch die Lage der Dinge, durch die Tendenz der Zeit in den Schoß gefallen. Aber andere Fälle traten damals gleichfalls noch ein. Eine Teilnahme an den im Jahre 1858 England, Amerika, Frankreich und Rußland zugesicherten neuen Vorteilen in den Vertragshäfen glaubte man in Hamburg nicht ohne Mitwirkung von Kriegsschiffen erlangen zu können, und schloß sich deshalb Preußen bei dessen ostasiatischer Expedition 1859—1861 an, wodurch man denn erfolgreich wurde. Japan lehnte es hingegen bis zur Begründung des Norddeutschen Bundes kategorisch ab, außer mit Preußen mit einem anderen deutschen Staat einen Vertrag zu schließen. Baasch weist aus dem Material der Hamburger Archive nach, daß man in Hamburg sich wohl bewußt war, daß es, wie dereinst gegenüber den Vereinigten Staaten, so nun gegenüber Japan, Preußen erheblich leichter war, zu einem Vertragsverhältnis zu gelangen, weil es eine substantiellere Macht repräsentierte und diese zeigte, während Hamburg nur friedliche Versuche machen konnte. Im Jahre 1862 bemühte letzteres sich dann, durch die Vermittelung der Holländer mit Japan Fühlung zu gewinnen, als dies die preußische Intervention nicht gelten ließ. Holland aber drückte sich wohl um die Sache herum; so erhielt man noch kurz vor Beseitigung des politischen Alleinstehens hier eine peinliche Lehre von den Wirkungen der Machtlosigkeit und des Angewiesenseins auf Fremde. — Der eigene Verkehr war damals in Hamburg überhaupt erst unvollkommen

ausgebildet. 1869 besaß man noch nicht einmal eine Dampferlinie nach dem Mittelmeer. Der erste Hamburger Dampfer nach Ostasien ging im Jahre 1871 ab.

V.

Es ist unzweifelhaft, daß die Verkehrsgrundlagen, die die Hansestädte in früheren Zeiten in mühsamem Ringen geschaffen und erhalten haben, einen willkommenen Anknüpfungspunkt für die Ausdehnung in der Folgezeit geboten und hierdurch die moderne Entwickelung wesentlich erleichtert haben. Ebenso sicher aber ist es andererseits, daß das, was nunmehr eintrat, lediglich angesichts des mächtigen politischen Aufblühens des Deutschen Reiches möglich wurde. Dadurch erst konnte man zu einer harmonischen Kraftentfaltung auf den verschiedenen Gebieten gelangen.

Wo der Aufschwung nach außen in erster Linie einsetzen mußte, ergiebt folgende Betrachtung: Der internationale Handel der ganzen Welt ist zum überwiegenden Teil von jeher Seehandel gewesen und ist es noch heute. — Für die Vereinigten Staaten und überhaupt die überseeischen Länder liegt das auf der Hand. Der Handel zwischen den einzelnen exotischen Nachbarstaaten kommt kaum in Betracht neben dem interkontinentalen Handel und vollzieht sich außerdem größtenteils zur See. Aber auch in Europa ist der Außenhandel überwiegend Seehandel. Der Welthandelsumsatz dürfte heute 72 bis 73 Milliarden Mark betragen. Hiervon entfällt mehr als $^1/_3$ auf den überseeischen Handel, nämlich 18 bis 19 % auf Amerika, 10 bis 11 % auf Asien, 3 bis 4 auf Australien und etwa ebensoviel auf Afrika.

England mit seinem 20 bis 21 % des ganzen Welthandels betragenden Außenhandel betreibt lediglich Seehandel, nicht viel anders steht es mit den skandinavischen Mächten, Dänemark, Schweden und Norwegen, mit Spanien, Portugal und mit den meisten Balkanstaaten; auch Italien hat einen überwiegenden Seehandel und für die kontinentalen Weststaaten, Frankreich, Belgien und Holland, dürfte er gleichfalls erheblich über 50 % betragen.

Überwiegend am internationalen Landhandel interessiert sind, wie ihre Lage ergiebt, nur die Staaten des inneren Europas, die Schweiz, Österreich-Ungarn, die Länder des inneren Balkan und Rußland.

land. In der Schweiz sind 20 bis 30 %, in Österreich etwa 30 %, in Rußland 40 bis 50 % des Außenhandels Seehandel. Für Deutschland aber ist eine Zahl von über 60 %, mehr als $^3/_5$, wahrscheinlich von über 66 % oder $^2/_3$ des gesamten Außenhandels heute als Seehandel berechnet. Ich glaube, daß wir sagen können, daß von dem gesamten Weltaußenhandel $^3/_4$ bis $^4/_5$ Seehandel sind.

Es ist klar, daß der Aufschwung hier vor allem beginnen mußte. War doch gerade das Fehlen des Seeverkehrs eine der für Deutschland verhängnisvollsten Folgen der früheren politischen Zustände gewesen.

Wie sich die Morphologie des deutschen Handels im einzelnen seit Entstehen des Reiches verändert hat, ist angesichts der Mängel in der Statistik nicht wohl zu sagen. Die Ungleichmäßigkeit der Aufnahme in Hamburg gestattet heute noch keine mathematische Berechnung des Anteils des Seehandels am Gesamteigenhandel des Deutschen Reiches.

Die Berechnungen der dem Reichstag neuerdings vorgelegten Denkschrift über die deutschen Seeinteressen ergeben indes, daß seit dem Jahre 1872 der deutsche Specialhandel dem Werte nach sich um $^3/_5$, seit 1881 um $^1/_3$ trotz des inzwischen ständig sinkenden Niveaus fast aller Warenpreise gehoben haben dürfte. Diese Zahlen gewinnen an Bedeutung, wenn wir bedenken, daß nach den Berechnungen Juraschek's 2c. seit 1873 der gesamte Welthandel sich nur von 58 auf 72 Milliarden, d. i. um etwa 24 %, von 1883 bis in die Gegenwart um 8 % gehoben hat. — Mit anderen Worten, seit Begründung des Deutschen Reiches hat sich der deutsche Außenhandel erheblich schneller entwickelt, als der Welthandel, und besonders rapide ist die Vermehrung im Vergleich mit dem Welthandel seit Beginn der 80er Jahre gewesen. Daher kommt es auch, daß Deutschland, das zu der Zeit der Begründung des Reiches als Außenhandelsstaat an dritter, zeitweilig sogar an vierter Stelle stand, heute im Welthandel den zweiten Platz einnimmt, auf dem es allerdings hinter Englands 15 Milliarden mit rund $8^1/_2$ Milliarden noch ganz erheblich zurücksteht. Auf den deutschen Seehandel entfallen heute 5 bis 6 Milliarden gegen die 15 Großbritanniens. Dabei zeigen die letzten Jahre einen rasch fortgesetzten Aufschwung der deutschen Außenhandelsinteressen, während in Großbritannien sich neuerdings eine verhältnismäßige Stagnation zeigte. In England ist der per capita Anteil am Außenhandel in den letzten Jahren gesunken, in Deutschland gestiegen.

Durch Heranziehung gewisser Materialien läßt sich ersehen, daß die erheblichste Entwickelung des deutschen Außenhandels in der Richtung nach der See zu stattgefunden hat. Während der gesamte deutsche Außenhandel seit Anfang der 70er Jahre um etwa 60 % sich vermehrte, hat der Seehandel Hamburgs sich um 110 % gehoben; und auch der Handel Bremens verzeichnet eine über das Maß der Steigerung des deutschen Gesamthandels hinausgehende Zunahme des Seehandels, während andererseits die belgischen und holländischen Berichte von einer rapiden Zunahme des deutschen Durchgangsverkehrs, vor allem durch Antwerpen und Rotterdam, zu melden wissen. So dürfte also der Schluß berechtigt sein, daß der Landaußenhandel Deutschlands höchstens entsprechend der Geschwindigkeit der Vermehrung der gesamten Welthandelsumsätze zugenommen hat, und das Plus darüber hinaus dem Aufschwung des Seehandels zu gute zu rechnen ist.

Entsprechend dieser Entwickelung finden wir in der Rhederei Deutschlands einen ganz besonders raschen Aufschwung. Wenn wir die Schiffslisten des Bureau Veritas zu Grunde legen, die alle Dampfer über 100 t, alle Segelschiffe über 50 t enthalten, ergiebt sich eine Zunahme der Transportleistungsfähigkeit der deutschen Kauffahrteiflotte von 1870/71 bis 1896/97 um ca. 250 % gegen 185 % in England, 100 % in Frankreich und eine Abnahme von 15 % in den Vereinigten Staaten, eine Zunahme von 138 % in der ganzen Welt; so daß Deutschlands Anteil am Schiffsbestand von 5,4 auf 7,7 der Welt-Transportleistungsfähigkeit gestiegen ist, und zwar von 3,8 auf 8 % bei der Dampferflotte, während der Anteil der Seglerflotte von 6,5 auf 6,2 % gesunken ist.

Die Ursache der Erscheinung, daß trotz des Ausbaues des internationalen Eisenbahnverkehrsnetzes, trotz der Beseitigung jener Schwierigkeiten, die in früheren Zeiten durch natürliche Umstände den Landhandel im wesentlichen auf kostbare und wenig voluminöse Waren beschränkten, der Seehandel für Deutschland an Bedeutung gewachsen ist, liegt in zwei Thatsachenreihen und einem speciellen Grund. Erstens in der Handelspolitik der Nachbarstaaten. Frankreich hat die erheblichsten Anstrengungen gemacht, sich handelspolitisch zu verschließen, und ist hierin zeitweilig von Rußland noch übertroffen worden; während auch die Schweiz, Belgien und Österreich durch erhöhte Tarife den Handel ebenso erschwert haben, wie Deutschland dies seinerseits seit 1879 befolgte. In diesen Ländern ist man ständig darauf bedacht, alles, was man irgend im Lande bestellen kann, dort zu erzeugen.

Vor Eingehen auf die zweite Thatsachenreihe mag auf jene Tendenz hingewiesen werden, die namentlich auf den Zwischenhandel Großbritanniens eine erhebliche Wirkung gehabt hat: die Waren überseeischer Herkunft durch direkte Zufuhren heranzuziehen. Die Zufuhren von Großbritannien und Irland nach Hamburg wiesen im Jahre 1896 im Vergleich mit dem Durchschnitt der Jahre 1871 bis 1880 eine Verminderung von 60 Millionen oder 1/8 auf, während in derselben Zeit die Zufuhren von Übersee sich um 700 Millionen oder 350 % hoben. In den 50er Jahren betrug die Ausfuhr von Hamburg nach England 2/5 des Gesamthandels, 1896 nur noch 1/4, 1889/96 ging die Ausfuhr nach England um 3 % zurück, während die Ausfuhr nach Übersee um 18 %, die Ausfuhr nach dem übrigen Europa um 30 % stieg.

Damit kommen wir überhaupt auf die andere Thatsachenreihe, d. i. das stärkere Hervortreten des interkontinentalen Charakters des deutschen Außenhandels und zwar selbständig und unabhängig vom Zwischenhandel. Dies beruht darauf, daß in Deutschland immer kräftiger solche Industrieen sich entwickelt haben, die ihre Rohmaterialien von überseeischen Ländern beziehen, wie andererseits die Exportindustrie auf eine Erschließung und Vergrößerung der überseeischen Märkte nach Kräften ihr Augenmerk gerichtet hat.

Der erstere Umstand, die stärkere Heranziehung überseeischer Produkte, insoweit dies Genußmittel, Rohmaterialien der Bekleidungsindustrie, Chemikalien und im Lande nicht erzeugte Hilfsmittel der Industrie und des Gewerbes, z. B. Gerbstoffe, Farbhölzer, Kupfer und andere Metalle, und dergleichen sind, ist unzweifelhaft vorteilhaft für die deutsche Volkswirtschaft nach jeder Richtung, Produktion und Konsumtion in allen Klassen.

Hinsichtlich derjenigen Materialien, die sich als eine notwendige Ergänzung der heimischen Versorgung der deutschen Konsumtion ergeben, vor allem Getreide, haben die Untersuchungen der gedachten Denkschrift die interessante Thatsache nachgewiesen, daß für Deutschland direkt die Getreidezufuhren von Übersee nur eine unbedeutende Rolle gegenüber den Zufuhren aus dem europäischen Osten spielen, die größtenteils zu Lande, direkt und indirekt, herangeführt werden. Getreidezufuhren sind angesichts der rasch steigenden Bevölkerung — Geburtenüberschuß 1896: 816000 bei nur 34000 Auswanderern — im wachsenden Maße nötig. Der Druck der überseeischen Konkurrenz aber ist für Deutschland wesentlich ein indirekter vom Weltmarkt her.

Andererseits bieten der Ausfuhr die überseeischen Märkte ein auf die Dauer mehr versprechendes Feld, als die Nachbarländer. Auf dem Seewege kann man erheblich leichter neue Pfade suchen, und wenn eine Krisis, eine benachteiligende wirtschaftspolitische Maßregel das eine oder andere Land vorübergehend oder dauernd absperrt, so kann man zur See leichter einen neuen Weg zu erschließen suchen.

So sehen wir, daß, als der Specialgrund der bisher unzulänglichen Entwickelung in der Richtung nach der See, die politische Machtlosigkeit, hinweggefallen war, es nicht etwa als eine überraschende, sondern als natürliche Erscheinung eintrat, wenn sich der deutsche Seehandel besonders rapide zu entwickeln bestrebt war. Es galt eine unfreiwillige Unterlassung auszugleichen.

Die exakten Zahlen lassen sich erst seit 1889 zusammenstellen. Ein Vergleich seit dieser Zeit lehrt, daß sich der überseeische Handel ganz erheblich gehoben hat; angesichts der Stellung des Freihafens von Hamburg in der deutschen Reichsstatistik vermag man indes nicht genau ziffernmäßig auszurechnen, wie stark in den einzelnen Richtungen. Eines aber läßt sich auf alle Fälle sagen: Es hat in der deutschen Einfuhr in dieser Zeit der Überseehandel stärker zugenommen, als in der Ausfuhr. Die Einfuhr von England umgekehrt ist stärker zurückgegangen, als die Ausfuhr nach England.

Es mag eingeschaltet werden, daß die Einfuhr von den sogenannten Vertragstaaten in Europa nicht entsprechend gestiegen ist, während die Ausfuhr nach den Vertragstaaten in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Man dürfte sagen, daß es Deutschland gelungen ist, einen Teil der Nachteile, die Übersee Kriege, Krisen, Revolutionen in den letzten Jahren, und ferner die absperrende Handelspolitik der Vereinigten Staaten von Nordamerika geschaffen haben, durch die Handelspolitik den Kontinentalstaaten gegenüber zeitweilig einigermaßen zu kompensieren. Wenn die Entwickelung derartig weiter gehen könnte, würde man mehr und mehr in einen Zirkel eintreten, wie einst England, indem man von außen und namentlich von Übersee Rohprodukte heranzieht und dafür Fabrikate nach außen, namentlich in die Nachbarstaaten, liefert.

Die derzeitigen Auspizien lassen aber nicht annehmen, daß dieser Zustand ein dauernder sein wird; denn die europäischen Nachbarstaaten dürften darauf Bedacht nehmen, nach Ablauf der Handelsverträge sich auf eine neue Basis zu stellen. Auch die Vereinigten Staaten werden als ein erheblich ausdehnungsfähiger Markt sich

nicht erweisen, und daß die Zunahme des für Deutschland speciell günstigen Handelsverkehrs mit den Kolonieen anderer Länder unter Umständen einen Abbruch ertragen könnte, dafür bieten die Bestrebungen des Britischen Imperialismus das beredteste Zeugnis.

Es wird demgemäß Deutschland nichts anderes übrig bleiben, als einen Nachdruck der Entwickelung des Außenhandels in jene Richtung des überseeischen Verkehrs zu legen, in der sich der relativ stärkste Aufschwung auch in den letzten Jahrzehnten gezeigt hat; nach Süd- und Mittelamerika hin, auf die Verbindung mit den unabhängigen afrikanischen und asiatischen Reichen, nach dem Balkan; in zweiter Linie nach den Kolonieen solcher Mächte, die sich ihm gegenüber nicht fortschreitend absperren.

VI.

Es bleibt ein anderer Punkt zu erörtern: Die schon angedeutete principielle Frage der Nützlichkeit des Außenhandels, speciell des See-Außenhandels der Zukunft für die deutsche Volkswirtschaft.

Die alte Überschätzung des Außenhandels ist im großen und ganzen aufgegeben. Der Binnenhandel, übrigens ebensowohl von Adam Smith als Friedrich List als das wichtigere anerkannt, hat eine unendlich größere voluminöse Bedeutung. Indes wird eben durch den Außenhandel der heimischen Volkswirtschaft eine große Menge derjenigen Materialien zugeführt, die zur Erhöhung der Lebenshaltung, zu einer Vergrößerung des physischen Komforts der breiten Massen erforderlich sind; letzteres ist aber unzweifelhaft eine der Vorbedingungen einer fortschreitenden socialen, sittlichen und geistigen Hebung des Volkes. Für die zukünftige Gestaltung der Welt wird es von erheblicher Bedeutung sein, daß unser Volk über einen erheblichen Bedürfniskomplex verfügt, für dessen Befriedigung für sich und seine Nachkommen es seine ganze Existenz einzusetzen gewillt ist.

Geistvoll weist Kiesselbach bei der Erörterung der Kontinentalsperre darauf hin, daß der Kampf bereits verloren war, als Napoleon die ehemals gegen England zur Gewinnung der Meere und Kolonialherrschaft gerichtete Politik in der Sperre nunmehr dazu verwenden wollte, den Kontinent von den Produktionsquellen der Welt abzuschließen.

Denn damit hatte er die eigentliche „causa“ aufgegeben. —

Deutschland besitzt die produktiven Kräfte in seiner Bevölkerung,

in seiner Wirtschaftsanordnung, es besitzt Kohle und Eisen, die man zu Produktionsmitteln verarbeiten kann. Aber Kohle und Eisen, sagt die Denkschrift über die See-Interessen, kann man nicht konsumieren, und es kommt darauf an, sie umzusetzen gegen solche Konsumtionsgegenstände, die die wachsende Menge der deutschen Bevölkerung ständig zu ernähren und zwar ständig besser zu ernähren imstande sind.

Nicht mit Unrecht haben neuere, namentlich englische Socialtheoretiker, Männer aus verschiedenen Ständen, wie Ruskin, Morris, Crane, Hobson, Dyer, u. A. m. nachdrücklich darauf hingewiesen, daß der Eintritt in die moderne Produktionsordnung nur die Vorbedingung liefern soll zu der fortschreitenden Verbreitung künstlerischer und wissenschaftlicher, geistiger und sittlicher Erhebung, der ein Volk teilhaftig werden kann, das sich von den Rudimenten des Kampfes um das Dasein nach der Seite der Versorgung mit dem Notwendigsten hin mehr und mehr loslöst.

Im Wettkampf der Nationen gilt aber dieselbe Regel, wie für den Daseinskampf des Einzelnen; man muß streben, nach allen Seiten hin möglichst günstig situiert zu sein. Die alte Anschauung, daß beim Austausch des internationalen Handels jeder gleichmäßig gewinnen müßte, ist mit theoretischen und historischen Argumenten bekämpft und widerlegt. Zum mindesten pflegt der Gewinn zwischen den Parteien ungleich verteilt zu sein; wo Schwächere und Stärkere tauschen, pflegen sich die Verhältnisse so zu gestalten, daß nach einer langjährigen Fortsetzung des Austausches auf ungleicher Basis die Situation so weit verschoben ist, daß die stärkere Wirtschaftsnation nunmehr in der Lage ist, die schwächere ökonomisch und politisch zu unterjochen.

Die Spannungsverhältnisse, sagt Schmoller mit Recht, die auf dem internationalen Markt herrschen, bestimmen den Anteil am Gewinn.

Deutschland hat durch die ungeheuere Steigerung seines Prestige und den rapiden Aufbau seiner produktiven Kräfte nach Begründung des Deutschen Reiches es vermocht, die Spannungsverhältnisse wieder erheblich zu seinen Gunsten zu kehren. Gestützt auf seine politische Macht, konnte es wirtschaftlich einen Vorstoß machen, dessen Ergebnis folgendes ist:

Einst mußte man im Außenhandel mit überwiegend fremdem Kapital und fremden Schiffen arbeiten, man trieb, wie es Büsch nannte, wesentlich Passivhandel, und dem Ausland kam daher auch

der Löwenanteil am Gewinn zu. Ohne Kolonieen, ohne Hochseefischerei, ohne eine starke Handelsflotte, ohne eine Marine zu Schutz und Trutz, ohne mächtige werbende Kapitalkräfte, die im Auslande arbeiteten, mußte man die Brosamen verzehren, die die anderen übrig ließen. — Heute ist es anders geworden. Deutschland kontrolliert mehr als die Hälfte des Schiffahrtsverkehrs in seinen Häfen. Seine Flagge dominiert namentlich in seinem überseeischen Verkehr. Und drüben ist seine wirtschaftliche Interessensphäre erheblich ausgedehnt. Milliarden deutschen Kapitals arbeiten im Auslande, teils durch dortige Unternehmungen, teils durch Darlehne, die Deutschland fremden Kapitalsuchern gegeben hat. 5 bis 600 Millionen fließen alljährlich ins Land durch die Kanäle des deutschen Besitzes fremder Effekten, nicht geringer dürften sich die Einnahmen aus den überseeischen Handelsoperationen für den deutschen Handel und die deutsche Industrie belaufen. Man hat drüben Faktoreien und Pflanzungen, Fabriken und Bergwerke, Warenlager, Handlungshäuser und Banken. Die Erträge der Seefischerei, einst minimal, haben sich in zwei Jahrzehnten vielleicht auf 20 Millionen erhöht.

Wir haben begonnen, Kolonieen zu bearbeiten. Wir haben angefangen, eine Marine zu begründen. Die Elemente zum weiteren Fortschreiten nach dieser Richtung sind gegeben.

Als konkrete Bedenken stehen dem gegenüber zunächst im Inneren die Klagen der deutschen Landwirtschaft, die zwar am Außenhandel mit 15 % des Exports und einer noch erheblicheren Prozentzahl des Imports interessiert ist, aber den Druck der landwirtschaftlichen Konkurrenz in der Körnerproduktion speciell schwer empfindet.

Sollen wir darum unsere Außenhandelsbeziehungen einzuschränken suchen?

Doch gewiß nicht! Der Außenhandel ist für den Kaufmann, mehr aber noch für die deutsche Industrie gewinnbringend. Ihm verdankt der Arbeiter vielfach die Fortdauer seiner Beschäftigung und den Umstand, daß die Löhne nicht entsprechend den sinkenden Preisen heruntergedrückt zu werden brauchen, oder wir eine Auswanderung künstlich stimulieren müssen. Man wird sagen, daß der heimischen Konsumtion gegenüber die Industrieexporte nur eine sekundäre Rolle spielen; indes ist zu beachten, daß die Differenz zwischen blühenden und kritischen Zeiten nur in einer relativ geringen Schwankungskurve sich ausdrückt, daß eine geringe Vermehrung oder Verminderung des Absatzes bereits einer Industrie und der ganzen Volkswirtschaft einen vollkommen veränderten Charakter verleiht. Weiterhin aber

ist unsere Industrie wesentlich auf die Zufuhren von Rohprodukten angewiesen und muß zur Bezahlung dafür exportieren.

Wenn es erforderlich ist, daß unserer Landwirtschaft geholfen wird, und das ist es meines Erachtens, so wäre nichts thörichter, als dies dadurch zu versuchen, daß man eine der Einnahmequellen der deutschen Volkswirtschaft, die äußeren Beziehungen, thatsächlich schädigt; daß man an die Stelle des industriellen Schutzes irgend welche Maßregeln der wirtschaftlichen Prohibition treten läßt. Gerade dadurch, daß wir unser Kapital in Ländern arbeiten lassen, wo es höhere Erträge bringt, als bei uns, können wir am ersten in die Lage kommen, die heimische Landwirtschaft zu stützen, den heimischen Arbeiterstand fortgesetzt zu heben.

Aber wir dürfen uns auch nicht von außen schädigen lassen. Da kommt als weiteres das politisch ökonomische Bedenken, wie es Oldenberg ausgesprochen hat, in Frage: Werden wir die Beziehungen andauernd vorteilhaft halten können angesichts der wachsenden Weltkonkurrenz in allen Ländern auf den gegenseitigen wie auf dritten Märkten und angesichts des politischen Aufstrebens überseeischer Mächte, der Vereinigten Staaten, Japans, vielleicht auch bald dieses oder jenes südamerikanischen Landes und des Britischen Imperialismus?

VII.

Meines Erachtens dürfen wir diese Frage nur unter einem Gesichtspunkt in den Kreis der praktischen Wirtschaftspolitik hineinbeziehen. Nichts wäre thörichter, als wenn Deutschland versuchen würde, seinerseits aus dem Kreise der Entwickelung herauszutreten und sich in einen Wartesaal gemächlich zurückzuziehen, dessen Thüren es zu verrammeln versucht. In der Mitte Europas gelegen, Kreuzungspunkt wichtiger und wesentlicher Verkehrsadern, muß es mitgehen oder untergehen. Es hat die Bevölkerung und die produktive Organisation. Es hat einen Teil der militärischen Maschinerie, welche in den Fragen der Weltmacht trotz der hoffentlich noch erheblich fortschreitenden Entwickelung des Völkerrechts doch für alle Zeiten schließlich den Ausschlag geben wird. Es muß für eine fortschreitende Bevölkerung sorgen und angesichts der Zusammenballung der vier großen weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Gebilde bestrebt sein, sich entsprechende Daseinsbedingungen zu schaffen, die es den zukünftigen Konkurrenzkämpfen gewachsen machen.

Bietet es keinen Raum mehr für eine Vermehrung der deutschredenden Bevölkerung und hat es keine Abzugskanäle für dieselben in Gefilde, auf denen deutsche Saat weiter gedeihen kann, so werden die Nachbarn die Ströme ablenken und alsbald ihm die Herrschaft auch im eigenen deutschen Lande bestreiten.

Kann es sich nicht freien Zutritt überall in der Welt nötigenfalls mit den Waffen offenhalten, so wird sich ihm diese auch wirtschaftlich verschließen.

Der Tiefpunkt ist vorüber!

Die Flut ist im Schwellen, Deutschland muß mitschwimmen oder ertrinken!

Es ist eine falsche Anschauung, daß Luft und Wasser freiere Güter sind, als die Erde. Der Einzelne mag in unserer Zone atmen und trinken, wo er will, das gestatten die heutigen nationalen Rechtsordnungen; die Nationen aber müssen für den Luftraum und für die Wasserfläche bezahlen in den Aufwendungen, die sie für ihre nationale Verteidigung machen.

Freiheit der Luft und des Meeres wird nur dadurch gewahrt, daß die Macht da ist, sie zu verteidigen. Freiheit des internationalen Verkehrs und des Welthandels können wir nur halten, wenn wir gerüstet sind, jedem zu begegnen, der uns darin beschränken will.

So lange die Chancen der Ausdehnung politisch und wirtschaftlich größer waren, als für irgend ein Volk die Möglichkeit, sie national auszunützen; so lange nach der Einführung der neuen Technik in den Weltverkehr der Weltmarkt rascher wuchs, als das Weltangebot an Industrieprodukten, die Weltrohproduktenerzeugung aber rascher stieg als die Bevölkerung, und der Orbis terrarum sich durch die neuen Verkehrsmittel rascher vergrößerte, als das Aufsaugungs-Bedürfnis und -Vermögen irgend eines Volkes, — bewegten sich die Menschen, ihre Güter und ihre Schiffe in den letzten 80 Jahren auf dem Weltmarkte ebenso frei nebeneinander, als die Gedanken der Theoretiker in den Büchern. In dieser Zeit ist ein Teil der praktischen Wirkungen der beiden großen Wirtschaftsgesetze, des Gesetzes der abnehmenden Erträge im Ackerbau, und des Gesetzes der zunehmenden Erträge in der Industrie neutralisiert gewesen.

Sowie neuerdings die Interessen mehr und mehr in die wechselseitigen Gebiete hinübergreifen, beginnen die Reibungen. Die Erfahrung der Jahrhunderte hat gelehrt, daß die Wirtschaftspolitik sich des Stahls und Eisens zur Verfolgung ihrer Zwecke nach jeder Richtung hin wirksam zu bedienen weiß. Die wirtschaftliche und politische

Sicherheit des Einzelnen war soweit geschützt, als die Kanonen seines Landes reichten. Ich glaube nicht, daß die Zukunft abweichende Erfahrungen zeitigen wird, und daß wir nicht auch in Zukunft das zu verfolgen haben werden, was Clausewitz die Wirtschaftspolitik mit veränderten Mitteln nennen würde.

Die gedachten zwei Gesetze werden für Deutschland und andere Länder sich so äußern, daß eine steigende Befähigung zu und Bedürfnis nach industriellen Exporten auf einen gesteigerten Wettbewerb stoßen wird, umgekehrt bei der Versorgung der heimischen, wachsenden Bevölkerung sich in absehbarer Zeit eine steigende mitbietende Nachfrage nach den Rohprodukten geltend machen wird. — Es wurde oben ausgeführt, was hierbei an realen Verhältnissen für uns in Betracht kommt. Halten wir das mit den vorliegenden Betrachtungen zusammen, so kann sich meines Erachtens nur ein Schluß ergeben: Deutschland muß Weltmachtpolitik treiben und sich in eine Lage versetzen, in der es mit den anderen Nationen auf gleichem Fuß die herankommende Ära durchmessen kann.

Wird Deutschland nicht imstande sein, sich ein großes Land für seine wachsende Bevölkerung zu erschließen, und sich den Zutritt zu solchen Gebieten zu sichern, in denen es auch im 20. Jahrhundert und später seinen Bedarf an Erzeugnissen der gemäßigten und der Tropenzonen unter den denkbar günstigsten Bedingungen sich beschaffen kann, sei es durch wirtschaftliche Verträge, sei es durch politische Macht gesichert, so muß es rechtzeitig daran denken, auf der einen Seite seine Bevölkerungsvermehrung und die bisherigen materiellen Bedürfnisse der verschiedenen Klassen einzuschränken; ferner aber wieder die frühere Gewohnheit aufnehmen, mit dem Hute in der Hand, höflich lächelnd und freundlich bittend im Völkerkonzert zu erscheinen; und es mag abwarten, wie es aufgenommen wird. — Die Verträge der Zukunft werden nur zwischen Gleichmächtigen geschlossen und gehalten werden.

Es ist klar, daß angesichts der Lage der Produktions- und Konsumtionsgebiete auch in der Zukunft der Zutritt zur See wieder entscheiden wird. Kann Deutschland ihn nicht wahren und sichern, so muß sich an ihm das Wort des Friedrich List erfüllen:

„Die See ist die Hochstraße des Erdballs, die See ist der Paradeplatz der Nation, die See ist der Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgeistes für alle Völker der Erde und die Wiege ihrer Freiheit. Die See ist die fette Gemeindetrift, auf welcher alle wirtschaftlichen Nationen ihre Herden zur Mastung treiben.

Wer an der See keinen Teil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt, der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind."

„Eine Nation ohne Schiffahrt ist ein Vogel ohne Flügel, ein Fisch ohne Flossen, ein zahnloser Löwe, ein Hirsch an der Krücke, ein Ritter mit hölzernem Schwert, ein Helote und ein Knecht der Menschheit."

Wer die britische Politik durch die Jahrhunderte hindurch verfolgt hat, der kennt die Wahrheit dieses Satzes und er weiß, was das Wort bedeutet:

„Britannia rules the Waves",

denn ein anderes Sprichwort sagt:

„Who rules the Waves, rules the World."

Einmal hat man die Zeit des großen Integrationsprozesses im Innern vor 300 Jahren verzankt und verträumt. Das hat Deutschland 300 Jahre nationaler Existenz gekostet. Geschieht dies noch einmal, machen wir die neue interkontinentale ökonomisch-politisch-nationale Integration, die Zusammenballung von Gebieten abgeschlossener Produktion und Konsumtion über die Erde hin, die nationale Ausdehnung des Sprach-, Rechts- und Wirtschaftsgebiets in alle Zonen, nicht mit, schaffen wir uns hierfür nicht in Ergänzung unserer Landausrüstung das zunächst Notwendige, die maritime Handhabe zur Erzwingung der nötigen Seegeltung, lassen wir hier die vorhandene Lücke unseres Rüstzeuges bestehen, so wird die Weltgeschichte erweisen, in Umkehrung unseres alten Hanseatenspruchs, daß für Deutschland das Leben nicht mehr notwendig ist, weil ihm das Seefahren nicht notwendig erschien. Dies würde aber heute, wo eine andere Frage mit in den Vordergrund gerückt ist, das Nationalitäts- und Rassenproblem, für das deutsche Volkstum eine dauerndere und grundsätzlichere und unwiderruflichere Wirkung haben, als der einstige Rückgang.

3 0112 061937162

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.